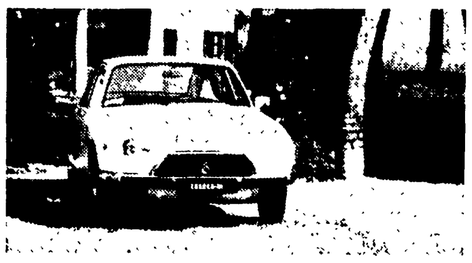
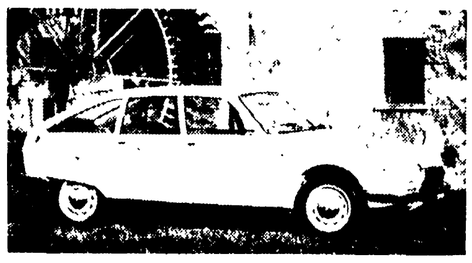
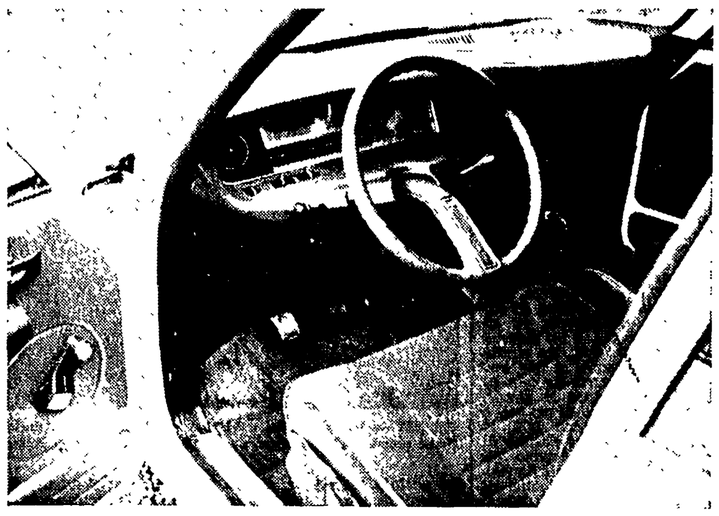
LA BERLINA DELLA CITROËN DEFINITA L'AUTO TECNICAMENTE PIÙ MODERNA



La «GS» continua a collezionare riconoscimenti



L'ultimo è stato assegnato al libretto di uso e manutenzione - Il solo punto debole della vettura (almeno per gli automobilisti italiani) è stato eliminato con il modello con motore potenziato - Un successo di vendite - Una prova che ha confermato un giudizio largamente favorevole



L'originale plancia portastrumenti e l'altrettanto originale volante della Citroën « GS ». La berlina può ospitare comodamente cinque persone e un abbondante bagaglio. Nelle foto del titolo la vettura vista di fronte e di lato. La linea, che in un primo tempo era parsa ardita, ha contribuito al successo della vettura ed ha avuto non poche imitazioni.

A due anni dalla sua prima apparizione al Salone dell'automobile di Parigi, la Citroen « GS » continua a collezionare riconoscimenti. Il più singolare lo ha ricevuto proprio in questi giorni: si tratta del premio che ogni anno viene attribuito in Svezia ad una Casa automobilistica per la cura e la chiarezza con le quali viene redatto il libretto di uso e manutenzione delle vetture, in considerazione dell'importanza che questo può avere per il buon funzionamento della macchina.

Si potrebbe essere indotti a pensare che si tratti di cosa di poco conto ma — a parte il fatto che per assegnare il premio al « libretto » si riunisce, auspice la rivista « Motor », una giuria nella quale sono rappresentati l'Istituto dei consumatori svedesi, le scuole tecniche automobilistiche, la Direzione del traffico e giornalisti specializzati — non va dimenticato che, spesso, particolari a prima vista irrilevanti possono decretare il successo o l'insuccesso di una macchina.

Successo, comunque, la « GS » ne ha avuto molto, come dimostrano le 300.000 macchine di questo modello vendute in due anni dalla Citroën e ne incontrerà certamente ancora di più, ora che al modello con motore di 1.015 cc. si è affiancato quello di 1.222 cc. di cilindrata. Lo conferma il crescendo di prenotazioni che fanno prevedere un nuovo incremento di vendite in Italia, dove la « GS » è già passata dalle 10.000 unità vendute nel 1971 alle 21 mila del 1972.

Quando, in occasione della sua presentazione in Italia, ci eravamo occupati della « GS » e l'avevamo provata, non avevamo avuto difficoltà a riconoscere che questa berlina — di linea originale e considerata tecnicamente tra le più moderne del mondo — meritava appieno i giudizi positivi che su di essa aveva espresso la stampa specializzata francese. In quella occasione avevamo espresso una sola riserva a proposito della potenza del motore che non consentiva una guida « brillante ».

A distanza di due anni una prova della « GS » con motore più potente ha eliminato l'unica riserva di qualche importanza, confermandoci nel giudizio complessivamente molto positivo dato sulla vettura, anche se questa prova — molto più lunga della precedente — oltre che farci apprezzare meglio le molte qualità della « GS » che già conoscevamo, ci ha permesso di notare qualche piccolo neo che nella prima prova ci era sfuggito: la pedaliera un po' troppo disassata e la scarsa luminosità della spia che segnala l'accensione delle luci di posizione, inconveniente fastidioso se si usa di giorno la macchina su percorsi che prevedono il passaggio sotto tunnel o gallerie.

Per il resto, dicevamo, il giudizio è molto positivo. La ripresa, che è solo discreta nel modello con motore di 1.015 cc., è decisamente buona nel modello con motore di 1.222 cc., come dimostra d'altra parte il raffronto delle prestazioni tra i due tipi di « GS ». Mentre con la « 1.000 » occorrono 38,1 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo, con la « 1.200 » sono sufficienti secondi 36,8; così con la « 1.200 » si passa da 0 a 100 chilometri orari in 16,1 secondi contro i 18,3 secondi della « 1.000 ».

Naturalmente, con il motore più potente, è stata lievemente incrementata anche la velocità massima che la casa indica in 151 chilometri orari (148 per la «mille») ma che in realtà viene largamente superata. Ma, a parte le più soddisfacenti doti di accelerazione (non a caso il motore sviluppa la coppia massima di 9,2 kgm. a 3.250 giri contro i 7,5 kgm. a 3.500 giri del propulsore di minore cilindrata) e la velocità più elevata, c'è da rilevare che i consumi della « GS » con motore di 65,5 CV SAE sono di poco superiori a quelli della « GS » con propulsore di 61 CV: circa 10 litri di super per 100 chilometri durante l'uso cittadino e intorno agli 8 litri per 100 chilometri nell'uso fuori città, sempre, naturalmente, che non si richieda costantemente alla macchina il massimo delle prestazioni, nel qual caso la « 1.200 » si rivela una discreta « bevitrice ».

Durante la guida, quel che più colpisce della «GS» è la silenziosità di marcia, nonostante si tratti di una vettura con raffreddamento ad aria, e la eccezionale tenuta di strada.

Se ne è già parlato in occasione della prova della prima « GS », ma non è qui inopportuno ricordare che il cruscotto della «GS» è quanto di più moderno e funzionale sia stato finora realizzato per una vettura di media cilindrata. A parte l'inusuale disegno della plancia e del volante, la strumentazione non ha decisamente eguali per chiarezza e facilità di controllo, anche in macchine di ben altre pretese.

Caratteristiche tecniche della «GS 1220»

MOTORE: superquadro in lega leggera, 4 cilindri a piati contrapposti, distribuzione a 2 alberi a camme in testa.
Alesaggio x corsa: mm. 77 x 65,5.
Cilindrata totale: 1222 cc.
Rapporto di compressione: 8,2:1.
Alimentazione: carburatore doppio corpo.
Raffreddamento: ad aria.
Potenza fiscale: 14 CV (bollo annuo: L. 27.560).
Potenza: 65,5 CV SAE a 6000 g./m.
Coppia massima: kgm. 9,2 (SAE) a 3250 g./m.
TRASMISSIONE:
Trazione: anteriore.
CAMBIO: meccanico a 4 marce (rapporti: I 3,8182; II 2,3126; III 1,5238; IV 1,1200; RM 4,1818).
Coppia conica: 8/33.
FRENI: a disco, servofreno, ripartitore di frenata, doppio circuito.
SOSPENSIONI: idropneumatiche, 4 ruote indipendenti, correttori d'assetto anteriori e posteriori.
IMPIANTO ELETTRICO: batteria 12 V; 30 Ah; alternatore 490 W.
PNEUMATICI: 145-15 ZX.
DIMENSIONI: alt. mm. 1349; lungh. mm. 4120; largh. mm. 1608; carr. ante. mm. 1378, post. mm. 1328; passo mm. 2550.
CAPACITA': serbatoio carburante l. 43; coppa olio motore l. 4,2; scatola cambio l. 1,4; olio impianto idraulico l. 3,3.
PESO: kg. 900 in ordine di marcia.
CONSUMI: da 8 a 9 l. per 100 km.
PRESTAZIONI: velocità massima 151 km./h.

Un tipo di imbarcazione che comincia a diffondersi anche in Italia

Catamarani a vela da diporto e da regata

La loro principale caratteristica è data dalla stabilità - Perchè si raggiungono rapidamente velocità elevate I due tipi più interessanti disponibili sul mercato

Anche in Italia sta cominciando a diffondersi il catamarano. E' un'imbarcazione che può andar bene tanto per diporto quanto per regata (esistono le classi Mattia e Tornado riconosciute dalla FIV). Il suo pregio principale è la stabilità, che è dovuta alla larghezza notevole della barca rispetto alla lunghezza; inoltre essa aumenta anche sensibilmente la capacità di portare vela dell'imbarcazione, che si trova così ad avere a disposizione una superficie velica maggiore di una deriva tradizionale e quindi una spinta ed una velocità superiori.

Un altro elemento, che va a favore del catamarano è la rapidità con cui si raggiungono le velocità più elevate, grazie alla finezza degli scafi, per cui non si ha praticamente alcuna velocità critica. Peraltro non si può neppure dire che il catamarano sia una barca planante, perché la superficie a contatto con l'acqua non è sufficiente a garantire il sostentamento.

Le caratteristiche che abbiamo citato fanno certamente del catamarano una barca da regata assai divertente e in certe condizioni addirittura entusiasmante: tuttavia la notevole stabilità laterale, alla quale abbiamo già accennato, e lo ampio spazio disponibile a bordo della piattaforma centrale, ne fanno anche un'ottima barca da diporto, il cui uso non è difficile neppure da parte dei principianti.

In Italia il catamarano ha avuto in passato diffusione assai scarsa perché i modelli in vendita non erano molto robusti trasversalmente ed in molti casi si rompevano in due.

In questo momento i catamarani presenti sul mercato, che sono anche riconosciuti come classe dalla FIV, sono il MATTIA della Nordmarine, progettato dall'ingegnere Enrico Contreas e il TORNADO della Multimare, progettato da Rodney March; occorre subito dire che si tratta di due barche essenzialmente diverse, essendo il Tornado un'imbarcazione realizzata per correre e il Mattia invece per diporto ed in genere per un'utenza più tranquilla e meno corsaiola.

D'altronde anche le dimensioni sono sensibilmente diverse, 4,75 metri per il Mattia e 6,09 per il Tornado, e lo stesso dicasi per la superficie velica che nel secondo è quasi doppia. Pertanto il Mattia e il catamarano destinato a diffondersi come barca di utilizzazione varia mentre il Tornado come barca da regata. Inoltre i prezzi sono anch'essi assai lontani tra loro: 700.000 lire circa per il Mattia e 1.200.000 lire per il Tornado.

Qualche tempo fa abbiamo conversato un poco con Enrico Contreas, il progettatore del Mattia, che ci ha fatto un po' la storia della sua barca, spiegandoci anche alcune peculiarità del catamarano in genere. Il Mattia era nato come barca sportiva, che riuscisse anche di facile utilizzazione da parte di chi non fosse un esperto di vela.

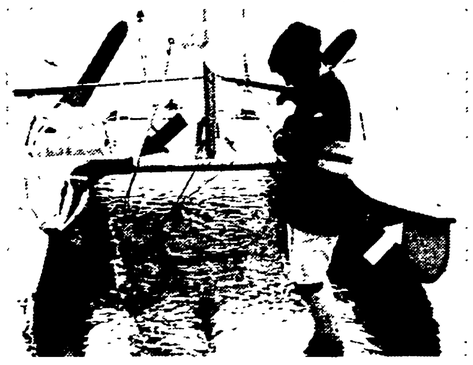
La prima versione era di legno, assai robusta come costruzione, ma tuttavia molto poco manovrabile: aveva la sola randa, pertanto la stabilità generale non era la migliore che si potesse ottenere. Inoltre la giunzione tra i due scafi era sporgente per via di due perni, che servivano per reggere il profilato di lega leggera adibito, appunto, a tenere uniti i due scafi. Vi era poi un altro problema: la notevole superficie immersa portava qualche difficoltà nelle virate, dove si perdeva sensibilmente velocità.

La seconda versione, realizzata in vetroresina, correggeva queste pecche. Alla sola randa veniva aggiunto un fiocco e la randa stessa era munita dei terzaroli per ridurne la superficie, in modo da adattare nel migliore dei modi la velatura alle condizioni del vento. La prua e la poppa venivano rilevate, così da diminuire la zona immersa e da migliorare la stabilità in virata. Inoltre la giunzione tra i due scafi era attuata senza sporgenze.

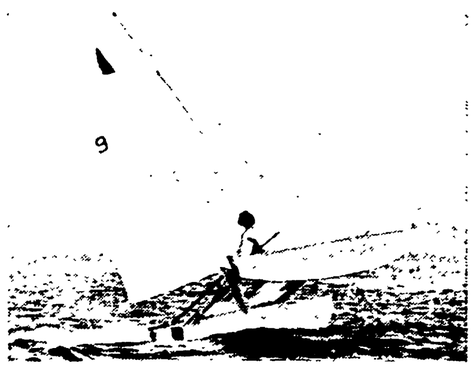
Oltre a tutto ciò sulla testa dell'albero era applicato un galleggiante per impedire, in caso di scuffia, il rovesciamento completo della barca, che in questo modo veniva a coricarsi su un fianco senza che la vela fosse sommersa.

Come abbiamo detto, ora esiste una classe FIV, che si chiama appunto Mattia, per la quale si organizzano molte regate ed anche campionati italiani. Anche il Centro velico di Caprera tiene dallo scorso anno un corso speciale per i catamarani, il che può considerarsi un caso unico in Europa.

M. Q.



Le frecce indicano la giunzione tra gli scafi senza sporgenze pericolose e la prua rilevata che rappresentano alcune migliorie apportate al catamarano Mattia nella nuova versione in vetroresina, che costa 700.000 lire. Il Mattia è strettamente monotipo, cioè non può in alcun modo venir modificato dal proprietario per aumentarne le prestazioni.



Il Mattia in navigazione nelle acque della Maddalena, in Sardegna. Si noti il caratteristico assetto del catamarano in corsa con uno scafo sollevato dall'acqua. La superficie velica del Mattia è di 14 metri quadrati.

Le strade Il traffico

Auto USA con motori elettrici per le città

Le campagne ecologiche sono servite a qualcosa. Fioriscono gli studi e le iniziative industriali intorno ai motori « puliti », cioè senza combustione, che per eccellenza sono quelli elettrici. E' vero che anche l'iniziativa privata avrebbe il suo tornaconto finanziario se riuscisse a lanciare un mezzo mobile a trazione elettrica con le stesse caratteristiche, o quasi, di quelle con motori a scoppio, ma intanto anche la ricerca si avvantaggia.

Mentre negli Stati Uniti sono allo studio o si stanno collaudando veicoli elettrici per la distribuzione postale, o mezzi da lavoro, o autobus per il servizio urbano, sono in vendita piccole vetture a due posti, come quella costruita dalla Club Car Incorporated, che può caricare anche bagaglio fino a 110 chilogrammi e raggiungere la velocità di 50 chilometri con un'autonomia di cento. Costa meno di duemila dollari, cioè circa 1 milione e 200 mila lire.

Un altro tipo di vettura a due posti, realizzato dalla Electro-Dyna Incorporated, dal costo lievemente inferiore alla prima, ha una carrozzeria in fibra di vetro e telaio in acciaio. Si può spingere fino a 40 chilometri l'ora con un'autonomia di 80.

La terza vettura è della Electric Fuel Propulsion, acquistabile sul mercato, è di tipo « giardiniera » e secondo le prime informazioni è in grado di raggiungere la velocità massima di cento chilometri ed un'autonomia fra gli 80 e i 160 chilometri.

Naturalmente gli studi in corso riguardano solo vetture per la città, sia private che di servizio pubblico, che per consegna di merci.

● Nella zona industriale della Ayvelles, a Villers Semeuse vicino a Charleville-Mézières, sono da alcuni mesi iniziati i lavori per la costruzione di una nuova fonderia della Citroën.

Il primo stadio di questa nuova unità di produzione della Citroën entrerà in attività nel 1974; vi saranno impiegate, inizialmente, 750 persone ed avrà una superficie di 30.000 mq.

UNA POPOLARE INIZIATIVA DELLA FILIALE DI ROMA

In cinquemila hanno provato a guidare le Alfa Romeo «Alfasud»

Interessati all'esperimento automobilisti di due regioni

Nelle locandine e negli annunci pubblicitari è stata battezzata « prova guida Alfa sud », ma in realtà avrebbe dovuto essere chiamata: « volante in mano ». Perché, per la prima volta, una grande casa automobilistica, l'Alfa Romeo nel caso, ha deciso di far provare in modo completamente nuovo una sua vettura, e cioè l'Alfa sud: facendola guidare direttamente dal cliente e non da un collaudatore; permettendo al cliente di decidere lui itinerario e durata della prova; dandogli insomma completa carta bianca.

L'iniziativa, presa dalla filiale di Roma dell'Alfa, si è conclusa proprio in questi giorni ed ha interessato il Lazio e l'Umbria. Due carovane di « Alfa sud » — ognuna con sette auto, praticamente rappresentanti la intera gamma di colori delle « 1.200 » — hanno percorso un itinerario nord ed un itinerario sud: la prima ha toccato Civitavecchia, Viterbo, Terni, Foligno, Perugia, Rieti e ovviamente tutti i comuni più piccoli di queste zone; l'altra è stata a Pomeria, Velletri, Latina, Formia, Tivoli, Frosinone e nei centri circostanti.

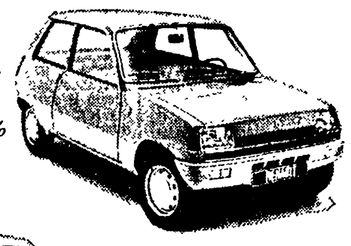
Il successo è stato notevole: sono state effettuate oltre cinquemila prove. Alla fine di ognuna di esse, i clienti si sono detti soddisfatti della vettura; per molti era stata la prima «esperienza» al volante della « Alfa sud ».

NELLA FOTO: una delle vetture usate per la prova.

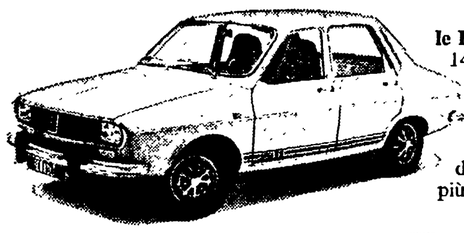
Rubrica a cura di Fernando Strambaci

nella gamma Renault la "tua" c'è.

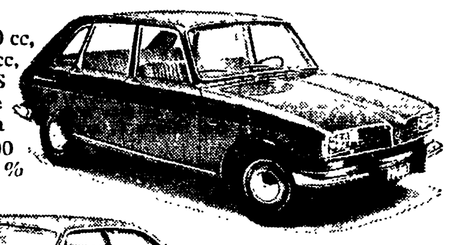
le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro da Lire 900.000, più IVA 12%



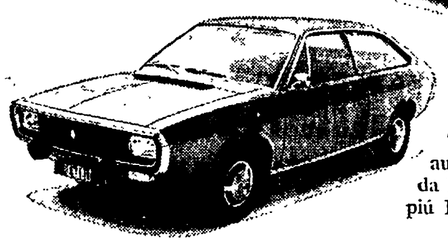
le Renault 5: L, 850 cc, 125 km/h TL, 950 cc, 140 km/h, freni anteriori a disco da Lire 1.040.000, più IVA 12%



le Renault 12: TL, 1300 cc, 145 km/h - TS, 1300 cc, 150 km/h - Break 1300 cc, 145 km/h Gordini, 1600 cc, 185 km/h da Lire 1.290.000 più IVA 12 %



le Renault 16: TL, 1600 cc, 155 km/h - TS, 1600 cc, 165 km/h - TL e TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.590.000 più IVA 12 %



i Coupé Renault 15: TL, 1300 cc, 150 km/h TS, 1600 cc, 170 km/h TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.660.000 più IVA 12%

i Coupé Renault 177: TL. 1600 cc, 170 km/h TL, anche a trasmissione automatica - TS, 1600 cc. 180 km/h, iniezione elettronica - TL e TS anche in versione cabriolet da Lire 2.025.000 più IVA 12 %

Renault 6, 850 e 1100 cc i tuoi viaggi sono piacevoli in Renault 6. Trovi tutto lo spazio che serve per non lasciare a casa niente e nessuno. Hai un robusto motore a trazione anteriore a completa tenuta di strada, sospensioni elastiche indipendenti sulle quattro ruote, insonorizzazione totale e persino la "sicurezza bambini" sulle portiere posteriori.
Le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h: TL, 1100 cc, 135 km/h, freni a disco anteriori.
Prezzo a partire da Lire 1.060.000, più IVA 12%.

RENAULT
la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.

Per ricevere (senza alcun impegno) tutta la documentazione delle Renault preferite, riempi questo tagliando e spediscilo a:
Renault Italia - Casella Postale 7256
00100 Roma - Nomentana

4	5	6	12	15	16	177	segna con una x le tue Renault

Nome .....
Cognome .....
Via .....
Città .....
..... C.A.P. .....

NU 6 1